ROK XVIII Warszawa, październik 1937 r. Nr 9 (269)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

LOJALNOŚĆ

Ujawnił się ostatnio w formie ostrej brak kwalifikowanego personelu parowozowego na P. K. P., w szczególności zaś pracowników posiadających prawo kierowania parowozem. Jest to prosty i naturalny skutek rabunkowej gospodarki personalnej, prowadzonej z uporem i konsekwencją przez długi szereg lat, mimo ustawiczne protesty i ostrzeżenia z naszej strony. Okazało się obecnie, że gospodarka ta, mimo pozoru troski o dobro kolei i o uzyskanie jaknajwiększych oszczędności, była w gruncie rzeczy w najwyższym stopniu lekkomyślna i krótkowzroczna. Dobrze jeszcze, że brak ujawnił się teraz, w czasach spokojnych, gdy można obmyśleć środki i sposoby, aby temu zaradzić i gdy jest dość czasu na wyszkolenie uzupełnień. Strach jednak i wstyd pomyśleć, co by nastąpiło, gdyby nas w sytuacji obecnej zaskoczyła jakaś potrzeba nadzwyczajna i gdyby koleje stanęły, nie posiadając dostatecznej ilości maszynistów, wobec zadań, od których należytego spełnienia zależeć może byt i niepodległość naszego państwa!

Nie naszą jest rzeczą wskazywać winnych i wymierzać im zasłużoną niewątpliwie karę. Jest jednak dobrym naszym prawem domagać się, aby z obecnej sytuacji władze kolejowe wyciągnęły wszystkie konsekwencje, a zwłaszcza aby uczyniły to z pełną *lojalnością* wobec personelu parowozowego.

O lojalności wspominał wielokrotnie z naciskiem p. Minister Komunikacji i wymagał jej zarówno od pracowników, jak też i od administracji kolejowej. Oświadczenia p. Ministra Ulrycha mają wśród kolejarzy — jak to się mówi — „dobrą prasę", a na brak szczerej i rzetelnej lojalności z naszej strony p. Minister skarżyć się nie może. Niestety, nie możemy jednak dostrzec obiawów lojalności wzajemnej ze strony niższych i wyższych władz kolejowych, nawet i tych, które podlegają p. Ministrowi bezpośrednio i są w pierwszej linii powołane do działania w myśl jego wskazań i intencyj.

Notoryczny brak personelu parowozowego datuje się nie od dzisiaj. Administracja kolejowa łatała go i łata nadal sposobem o tyle łatwym i prostym, o ile głęboko nielojalnym, i niesprawiedliwym: przedłuża poprostu czas pracy drużyn parowozowych daleko po za normę maksymalną, ustaloną w obowiązujących przepisach.

Mamy przed sobą zestawienia czasu pracy miesięcznej z kilkunastu parowozowni za miesiące czerwiec, lipiec i sierpień. Pracownik parowozowy, wykazujący normalny czas pracy, należy do wyjątków; jest to albo chory, albo urlopowany. Regułą jest czas pracy powyżej 200 godzin w miesiącu, przy czym 250, 270 i 300 godzin pracy w miesiącu wykazuje od 20—40% drużyn, zależnie od miesiąca i parowozowni.

Skarżyliśmy się na to wielokrotnie ustnie i na piśmie właściwym organom M. K. Te robiły dobrą i poważną minę do kiepskiej a filuternej gry i — choć wiedziały dobrze, że mówimy prawdę, choć chodziło o zjawiska wywołane własnymi ich zarządzeniami — deklarowały uroczyście, że M. K. nie toleruje żadnych odstępstw od obowiązujących przepisów i kazały sobie wskazywać konkretne przykłady. Przykładów takich wskazaliśmy nie mało, ale zażalenia nasze puszczano mimo uszu a w praktyce życia służbowego wszystko szło i idzie dalej dawnym trybem.

Buntowali się i buntują się wciąż przeciw przeciążeniu pracą maszyniści i pomocnicy na linii. Protestują wobec władz miejscowych, zabiegają o interwencję u okręgowych organów Związku. Zarządy parowozowni, wezwane do wyjaśnień, *lojalnie* podają wysokim władzom fałszywe info macje, a maszynistom grożą pociągnięciem do odpowiedzialności za *zdradę tajemnicy służbowej!*

Protestowaliśmy przeciw odmawianiu pracownikom parowozowym należnych im urlopów wypoczynkowych, przeciwko wymuszaniu na nich groźbami zrzeczenia się urlopu lub rozkładania go na raty, przeciw przesuwaniu urlopów na ostatnią chwilę, przeciw brakowi lub gwałceniu przepisanych planów urlopowych. Wskazywaliśmy, że kredyty na zastępstwo chorych i urlopowanych są za szczupłe, uderzyliśmy na alarm, gdy na bieżący okres budżetowy kredyty te zostały znowu i to o 90% obniżone. Zapewniono nas ze strony M. K. (na piśmie), że wszystko będzie w porządku, żebyśmy byli spokojni. Tymczasem właśnie w roku bieżącym kryzys urlopowy wystąpił z niespotykanym dotąd nasileniem. Żale i skargi napływają masowo, z powodu katastrofalnego braku personelu, pracownicy parowozowi z urlopów korzystać nie mogą.

Istnieją, obowiązują i powinny być

lojalnie stosowane normy, określające ilość etatów budżetowych w poszczególnych grupach uposażenia w służbie parowozowej. W myśl tych norm np. ilość etatów maszynistów I kl. w 8-mej grupie uposażenia odpowiadać winna zapotrzebowaniu do normalnej obsługi pociągów pośpiesznych i osobowych, dalekobieżnych na liniach głównych. Nie trzeba posiadać biura statystycznego, ani też opracowywać specjalnych obliczeń, aby zauważyć, że ilość etatów budżetowych w grupie 8-mej już dawno normie tej nie odpowiada. Gdybyż przynajmniej przewidziana w budżecie ilość etatów była rzeczywiście wyzyskana! Ale i tego administracja nie przestrzega. Cyfry etatów budżetowych służą jedynie tylko do obliczenia sumy kredytów, a w ich granicach administracja gospodarzy dowolnie, byle jak najtaniej. To też pociągi pośpieszne prowadzą pomocnicy I-szej i II-giej klasy, na innych pociągach parowozem kierują pracownicy „stali", a nawet „czasowi", a Ministerstwo Komunikacji z roku na rok obniża ilość etatów w wyższych grupach uposażenia, ciężar pracy parowozowej przerzucając świadomie i celowo na zwiększające się również z roku na rok zastępy pracowników w XI i XII grupie uposażenia i w 4-tej kategorii płacy „stałych".

Nie możnaby było celu tego osiągnąć, gdyby przestrzegano lojalnie obowiązujące przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach. W myśl tych przepisów, do egzaminu na maszynistę parowozowego dopuścić można tylko etatowego pomocnika maszynisty II kl. Już dawno administracja kolejowa w niektórych okręgach udzielała sobie pod byle pretestem dyspensy od tego rygoru. Dopomógł jej w tym BBZM, organizacja z nieprawdopodobnego wprost zdarzenia, która w poszukiwaniu łatwych sukcesów, sama o to zabiegała. „Sukces" zdobyto bez trudu. Przecież administracja nie potrzebuje maszynistów w 8-mej czy 9-tej grupie uposażenia, dla niej wystarczy pracownik czasowy, byleby miał prawo kierowania i umiał parowozem kierować. A skoro wystarczy i skoro jakoś tam niezgorzej pociąg prowadzi — to po co mu dawać etat, po co go awansować, kiedy i tak jest dobrze!

To też prowadzą już obecnie parowozy pracownicy czasowi i stali, egzaminowani i kwalifikowani, pełnią obowiązki maszynistów od lat wielu, a należnych sobie mianowań i awansów doczekać się nie mogą. Nie brak dla nich zajęcia, mają go nadmiar, jeżdżą po 260 i 300 godzin w miesiącu — ale brakuje dla nich odpowiednich etatów.

Obecnie, pod naciskiem wzmożonego ruchu i gwałtownej potrzeby, praktyka ta zyskała sankcję ministerialną. Czytamy w okólniku M. K. z dn. 16 kwietnia 1937 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 34, poz. 287) co następuje:

„Wobec normalnego ubytku pracowników etatowych we wszystkich DOKP. — daje się odczuwać brak egzaminowanych pracowników na stanowiska... maszynisty parowozu". Celem uzupełnienia tych braków i obsadzenia wolnych stanowisk pracownikami egzaminowanymi, upoważnia się wszystkie Dyrekcje do dopuszczania do egzaminu na maszynistę parowozowego pracowników wszystkich kategorii (etatowi, stali, umowni), którzy posiadają egzamin ścisły na stanowisko pomocnika maszynisty parowozu, tudzież inne warunki, wymienione w §§ 36 i 37 przepisów A. 5.

Tendencja aż nadto jasna i wcale niedwuznaczna. Wobec naturalnego ubytku pracowników *etatowych*, należy wolne stanowiska obsadzić egzaminowanymi pracownikami *stałymi i umownymi (czasowymi)*, którym z powodu wiekuistego „braku kredytów budżetowych", nikt ani etatu, ani awansu zagwarantować nie może. Ubytek naturalny ujawnia się z powodów oczywistych przede wszystkim u góry, w grupach najwyższych. Administracja kolejowa korzysta z tego skwapliwie i co rok obcina po kilkadziesiąt etatów z tych grup, że zaś pociągi jeździć muszą, przeto uzupełnia ubytek od dołu przez egzaminowanie umownych i stałych.

Wszystko to jest oczywiście polityką wobec interesów personelu w najwyższym stopniu nielojalną. Lojalność, a zresztą, w pierwszej linii, podkreślany przez nas tylekroć i nie bezpodstawnie wzgląd na bezpieczeństwo ruchu, wymaga ścisłego przestrzegania przepisów o czasie pracy i urlopach wypoczynkowych. Ta sama lojalność nakazuje uczciwe normowanie ilości etatów we wszystkich grupach uposażenia i uzupełnianie ubytku przez stosowne przesunięcia na całej drabinie hierarchicznej stanowisk w służbie parowozowej, t. j. przez udzielanie pełnej, mającej pokrycie w obowiązujących normach, ilości awansów i przez przyznanie etatów tym, którzy na stanowiskach przewidzianych dla pracowników etatowych są zatrudnieni. Tylekroć wspomniana lojalność zabrania wreszcie sprzecznego z wszelkimi prawami boskimi i ludzkimi wyzysku bezbronnych ludzi, jakim jest niewątpliwie posługiwanie się w służbie maszynisty pracownikami stałymi i umownymi. Z przytoczonego rozporządzenia M. K. wynika, że są na P.K.P. pracownicy umowni, posiadający egzamin na pomocnika maszynisty oraz pozostałe kwalifikacje, wskazane w § 36 i 37 przepisów Nr. 5, a przepisy te wymagają ni mniej ni więcej, tylko conajmniej 5 lat pracy kolejowej, w czym 4 lata na parowozie oraz 80.000 kilometrów przejazdu!!

Wiele zmieniło się ostatnio na lepsze w stosunkach personalnych na P.K.P. Czuć już czasami ożywczy prąd świeżego powietrza. Przyznać wypada lojalnie, że administracja kolejowa broni się rękami i nogami przeciwko temu i gdzie może, tam wypacza, wykoszlawia i udaremnia dobre intencje p. Ministra. Nie tracimy jednakże nadziei, że to się zmienić musi, i że obecny wzrost przewozów i ujawnione w sposób tak jaskrawy błędy oraz nadużycia w gospodarce personalnej zostaną naprawione w sposób uczciwy, bez kombinacyj i tandetnych „zysków" dla P.K.P. tak aby dłoń pracownicza wyciągnięta z ufnością na dowód gotowości do lojalnej współpracy z administracją kolejową nie zawisła w powietrzu i aby kolejarze nie utracili do reszty zaufania w dobrą wolę i rzetelność postępowania swych niższych i wyższych zwierzchników.

PODATEK „SPECJALNY" MUSI BYĆ ZNIESIONY

Pod wpływem pogłębiającej się stale poprawy sytuacji gospodarczej i rosnących z dnia na dzień kosztów utrzymania dojrzała już do rozstrzygnięcia sprawa zniesienia podatku „specjalnego" od uposażeń pracowników kolejowych.

Podatek ten, o niesłychanie wysokiej i niespotykanej nigdzie poza tym skali, nałożony został na pracowników publicznych pod koniec r. 1935 w chwili gdy zachodziła potrzeba natychmiastowego ratowania finansów państwowych przed katastrofą. Kierownik rządowej polityki gospodarczej p. Wicepremier i Minister Skarbu inż. Kwiatkowski, projektodawca tego podatku, nie krył bynajmniej przed opinią publiczną, iż świadomie obarcza ciężarem nadmiernym jedną tylko warstwę społeczeństwa, dowodził jednak, że, zmuszony do szukania oszczędności, dających efekt doraźny, nie może uczynić inaczej. Zapewniał jednak równocześnie, że podatek ten jest tylko tymczasowym środkiem zrównoważenia budżetu i że będzie zniesiony natychmiast, gdy tylko nastąpi poprawa gospodarcza i gdy będzie można uruchomić inne źródła dochodów skarbowych.

Podatek „specjalny" obarczył przede wszystkim szerokie rzesze pracowników w niższych i średnich grupach uposażenia, tych samych których na krótko przed tym dotknęła „reforma uposażeniowa" braci Jędrzejowiczów oraz dwukrotne wysokie świadczenia na pożyczkę narodową i inwestycyjną. Dla wysokich dygnitarzy, wyposażonych hojnie w wysokie pensje okraszone pokaźnymi dodatkami funkcyjnymi stanowił nieznaczne tylko obniżenie luksusowych poborów. Według zapowiedzi rządu — ciężar włożony w ten sposób na pracowników miał być zrównoważony lub przynajmniej znacznie złagodzony przez obniżenie kosztów utrzymania. Nic z tego jednak nie wyszło. Ceny i świadczenia spadły wprawdzie nieznacznie w grudniu 1935, a komorne w starych

domach utrzymuje się nawet do dziś na obniżonym poziomie, rychło jednak rozpoczęła się zwyżka cen i postępuje odtąd stale niwecząc do reszty zachwianą równowagę domowych budżetów pracowniczych.

Zwyżka cen jest objawem i skutkiem ogólnej poprawy gospodarczej. Nie tylko ceny zwyżkują, lecz rośnie produkcja, wzmaga się natężenie przewozów kolejowych, maleje bezrobocie, warstwy posiadające zdobywają pokaźne zyski. Mimo to o ryczałtowym zniesieniu podatku specjalnego nikt dotąd w sferach miarodajnych nie pomyślał. Powtórzyło się z owym podatkiem to samo zjawisko, które obserwowaliśmy tylekroć już poprzednio: Aparat fiskalny z wielkim zapałem zabiera się przy każdej sposobności do obniżania poborów pracowniczych pod taką lub inną postacią, albowiem jest to dochód pewny, łatwy do osiągnięcia i nie wymaga żadnych kosztów ani nie sprawia kłopotów przy wymiarze i ściąganiu. W razie potrzeby znajdą się zawsze jakieś „względy wyższe", jakieś „konieczności państwowe", jakieś nadzwyczajne, pilne i niecierpiące zwłoki cele przy pomocy których można uzasadnić moralnie ofiary nałożone na pracowników. O ile jednak łatwo przychodzi ciężary takie na pracowników nałożyć, o tyle zniechęcią rezygnuje skarb Państwa z łatwego zarobku. „Nadzwyczajna" ofiara przeradza się zawsze w stałą obniżkę uposażeń, choć nie istnieją już względy, które ongiś nałożenie ofiary usprawiedliwiały.

To też i obecnie Skarb Państwa nie chce z podatku specjalnego zrezygnować. Z znamienną stanowczością domagał się rząd w ubiegłej sesji sejmowej upoważnienia do przedłużenia poboru tego podatku poza termin przez siebie samego wyznaczony, a i na przyszłość pragnąłby podatek ten, lub choćby tylko znaczną jego część, zachować pod zmienioną etykietą. O poprawie gospodarczej i o dawnych, uroczystych obietnicach jakoś łatwo zapominano a, co najważniejsze i najciekawsze, nie uczyniono dotąd żadnego wysiłku aby do świadczeń na rzecz równowagi budżetu pociągnąć z kolei inne warstwy społeczeństwa nierównie zasobniejsze od pracowników publicznych i korzystające w całej pełni z owoców pomyślnej koniunktury.

Nie mniej jednakże, pod naciskiem konieczności życiowych, zaczęła się stopniowo kruszyć początkowa powszechność obciążenia podatkiem specjalnym wszystkich pracowników publicznych. Przede wszystkim Skarb Państwa zrezygnował z podatku od pracowników samorządowych i przekazał wpływy z tego źródła somorządom. Następnie niektóre przedsiębiorstwa i monopole państwowe zaczęły zwracać swoim pracownikom podatek w tej lub innej formie. To samo uczyniły niektóre jednostki samorządu terytorialnego i gospodarczego np. ubezpieczalnie. Nacisk mas pracowniczych w tym kierunku rośnie z dniem każdym. Ostatnio np. byliśmy świadkami walki pracowników samorządu m. st. Warszawy m. i. w celu uzyskania zwrotu podatku specjalnego.

W poprzednim numerze „Maszynisty" mieliśmy sposobność wskazać i udowodnić, że sytuacja materialna pracowników kolejowych nie pozwala im wyczekiwać spokojnie na reformę uposażeń i że doraźna dla nich pomoc jest pilną koniecznością. Jako najprostsza i najsprawiedliwsza forma tej doraźnej pomocy narzuca się zniesienie podatku specjalnego od uposażeń kolejarzy.

Z szeregu oświadczeń oficjalnych i publikacji urzędowych wiemy, iż sytuacja finansowa przedsiębiorstwa P. K. P. jest obecnie pomyślna. Przewozy kolejowe wzrastają w tempie przewyższającym najśmielsze nawet przewidywania, a w konsekwencji rosną też i dochody kolei, tak że wyszły one nareszcie z impasu, w którym tkwiły przez cały czas trwania kryzysu gospodarczego. Wiemy, co prawda, również — i to z własnego doświadczenia, jak bardzo wyniszczono koleje w latach ostatnich i jak wielu potrzeba im inwestycji, urządzeń itp. Tym nie mniej jednak nikt chyba nie zaprzeczy, że potrzebą najpilniejszą, mającą ze wszystkich względów prawo pierwszeństwa przed innymi potrzebami, jest naprawienie krzywdy wyrządzonej pracownikom kolejowym. Ich to kosztem — jak stwierdził niedawno p. Minister — łatano przez długi szereg lat niedobory budżetowe, utrzymywano w ruchu przedsiębiorstwo, uzyskiwano nadwyżki na dotacje do Skarbu Państwa. Słusznym jest zatym, aby o nich przede wszystkim pomyśleć gdy stan finansów kolejowych na to pozwala.

Sprawa zniesienia podatku specjalnego w tej czy w innej formie jest na porządku dziennym. Domaga się tego zgodnie i jednogłośnie cała opinia pracownicza bez względu na kierunki i na przynależność organizacyjną. To też podatek specjalny od uposażeń pracowników kolejowych musi być corychlej zniesiony!

PONOWNA REWIZJA PRZEPISÓW O GODZINOWYM

Już w poprzednim numerze „Maszynisty" mieliśmy możność stwierdzić, iż nowy system godzinowego w tej formie „ostatecznej" jaką mu nadała nowela z dnia 24 lipca b. r. nie odpowiada nie tylko oczekiwaniom drużyn parowozowych lecz także i wielokrotnie ujawnionym publicznie intencjom p. Ministra Komunikacji. Podwyższenie ryczałtowe niektórych stawek dodatku oraz drobne poprawki i wyjaśnienia tekstu przepisów nie mogły doprowadzić i nie doprowadziły rzeczywiście do wytyczonego przez p. Ministra celu, t. j. nie wyrównały znacznych, kilkudziesięcioprocentowych strat w zarobkach drużyn na niektórych, zwłaszcza szybko- i dalekobieżnych, pociągach.

Winę przypisać należy przede wszystkim wadliwemu i nieżyciowemu systemowi następnie zaś tym czynnikom w M. K., które miały ambicję załatwić i rozstrzygnąć sprawę według własnych pomysłów bez porozumienia i bez współpracy z przedstawicielstwem interesowanych pracowników i które w tym celu nie zawahały się pominąć i zlekceważyć polecenie p. Ministra.

Drużyny parowozowe zareagowały z miejsca przeciwko takiemu sposobowi załatwienia sprawy żywą akcją protestacyjną a nawet, w niektórych ośrodkach, wstrzymaniem się od pobierania należności obniżonych ponad miarę rozsądną a bez widocznego uzasadnienia. Dosadnym był również protest naszego Związku zgłoszony wobec czynników miarodajnych a wskazujący niedwuznacznie, że organizacja nasza nie ma bynajmniej zamiaru pogodzić się z rozstrzygnięciem narzuconym pracownikom z góry wbrew poleceniom p. Ministra i to w sposób sprzeczny z uprawnionymi ich interesami.

Nastroje wśród drużyn parowozowych i wszczęta przez nie akcja protestacyjna znalazła oddźwięk nie tylko w sferach kolejowych lecz także i u czynników odpowiedzialnych za spokój i bezpieczeństwo publiczne. Pod wpływem wszystkich tych okoliczności dojrzało w M. K. przekonanie, iż przepisy o godzinowym wymagają ponownej rewizji. Według posiadanych przez nas informacyj, sposób załatwienia tej sprawy spotkał się z wyraźną dezaprobatą ze strony p. Ministra, który polecił sprawę zbadać raz jeszcze i opracować nowe wnioski, po myśli poprzednich swoich enuncjacyj.

Przedstawiciele naszego Związku mieli ostatnio sposobność konferować na ten temat dwukrotnie tj. 21 i 23 września 1937 z p. Dyrektorem Departamentu Mechanicznego M. K. p. **inż. Stodolskim**, któremu p. Minister powierzył ostateczne załatwienie sprawy. Z oświadczeń p. Dyrektora zdaje się wynikać, że poglądy jego na sprawę godzinowego są bardziej zbliżone do naszego stanowiska niż poglądy tych czynników, w których ręku dotychczas spoczywały decyzje. Pozwala nam to żywić nadzieję, iż sprawa weidzie nareszcie na tory właściwe zwłaszcza, iż także współpraca M. K. z organizacjami pracowniczymi nie powinna obecnie napotkać na przeszkody.

Podstawowym warunkiem celowej reformy musi być oczywiście zobrazowanie rzeczywistego stanu rzeczy drogą zebrania materiałów staty-

stycznych zwłaszcza, że dane, którymi dysponuje M. K. są sprzeczne z obliczeniami, na które powołują się pracownicy. Wobec tego zobowiązał nas p. Dyr. inż. Stodolski do dostarczenia w czasie najbliższym wiarygodnego materiału cyfrowego wykazującego poziom zarobków i wysokość obniżek na poszczególnych rodzajach pociągów, tudzież uwag krytycznych na temat przyczyn, które wywołały owe obniżki. Prezydium zajęte jest w chwili obecnej gromadzeniem i opracowywaniem tego materiału, który skompletowany zostanie ostatecznie na najbliższym posiedzeniu Zarządu Głównego zwołanego do Warszawy na dzień 3 października b. r.

Zarząd Główny zajmie się również ustaleniem dalszej taktyki Związku w sprawie godzinowego i udzieleniem wskazówek dalszego postępowania zarówno dla Prezydium jak też i dla ogółu członków. Nie przesądzając uchwał Zarządu, Prezydium wszczęło ponad to starania o uzyskanie audiencji u p. Ministra Komunikacji.

Z przytoczonych powyżej faktów wynika bez wątpienia, iż, zgodnie z naszymi poglądami i naszym życzeniem, sprawa godzinowego nie jest jeszcze zakończona i że spodziewać się należy dalszych zmian w obowiązujących przepisach. Będzie zadaniem Związku dopilnować aby przewidywane zmiany wyszły na korzyść drużyn parowozowych i były zgodne z ich interesami. Powodzenia w tej walce oczekiwać możemy jednakże tylko wówczas jeśli akcja naczelnych organów Związku znajdzie pełne poparcie w zwartej, stanowczej i jednolitej opinii wszystkich drużyn parowozowych.

Wzywamy zatem wszystkich kolegów ponownie do szeregów naszej organizacji abyśmy wspólnym wysiłkiem, silni jednością i zwartością organizacyjną mogli wywalczyć dla naszego zawodu sprawiedliwe normy wynagrodzenia za żmudną i odpowiedzialną naszą pracę.

SPRAWY SŁUŻBOWE

JAK TRAFIĆ DO WŁAŚCIWEJ KRAWĘDZI?

W chwalebnej trosce o sprawność obsługi i o wygodę publiczności korzystającej z usług kolei ogłosiła Dyrekcja O.K.P. w Warszawie niedawno (Dz. Zarządzeń Nr. 10 poz. 53) okólnik z dnia 11 sierpnia 1937 r. „o **miejscu zatrzymywania parowozów pociągów pasażerskich**".

„Dla zadośćuczynienia wymaganiu § 55 (5) Przepisów Ruchu Nr. R 1 — powiada w tym okólniku Dyrekcja— ażeby podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać i wysiadać z pociągu, maszyniści powinni zatrzymywać się na postój na stacjach i przystankach osobowych tak, aby możliwie cały skład — a przy krótkich peronach choćby jaknajznaczniejsza część składu — znalazła się wprost peronu. W żadnym wypadku więc nie powinien znaleźć się nawprost peronu parowóz — (chyba, że wymaga tego wskaźnik 5) — co uszczuplałoby miejsce potrzebne dla podróżnych".

„Z tych względów — czytamy dalej — poleca się obwieścić drużynom parowozowym za pokwitowaniem (oczywiście! — przyp. Red.), że, o ile nie ma wskaźnika 5 należy zatrzymywać pociągi pasażerskie zwłaszcza przy peronach krótkich tak aby przednia, licząc w kierunku jazdy, ściana pierwszego wagonu za parowozem (czy to bagażowego, jeśli jest, czy to pasażerskiego, jeśli bagażowego nie ma) przypadała nawprost przedniej, licząc w kierunku jazdy, krawędzi peronu".

Właśnie z uwagi na to pokwitowanie i na grożącą maszynistom w związku z tym odpowiedzialność, przede wszystkim jednak z uwagi na dobro służby i na interes PKP., który także i drużynom parowozowym bynajmniej obcy nie jest — przytoczony okólnik wymaga koniecznie komentarzy.

Godzi się zapytać na wstępie czy nie czas już zerwać nareszcie z zaśniedziałymi i stęchłymi metodami regulowania spraw ruchowych manierą biurokratyczną przy pomocy papierkowych zarządzeń? Po co wymyślać, wypisywać, podpisywać, drukować i obwieszczać za pokwitowaniem przepisy na wypadek gdy nie ma wskaźnika 5, skoro wskaźnik taki powinien być wszędzie gdzie jest potrzebny? Czy nie lepiej, prościej, praktyczniej i bezpieczniej polecić wskaźniki takie sporządzić i ustawić na każdej stacji i na każdym przystanku, na którym zatrzymują się pociągi pasażerskie? Przecież to chyba finansów P.K.P. nie nadwyręży, bo te cztery patyki skleci z materiałów „staroużytecznych" lub zgoła „nieużytecznych" pierwszy lepszy pracownik drogowy pod kierunkiem torowego, lub niech by już zawiadowcy odcinka drogowego!

Proponowany przez nas sposób jest tak jasny i prosty, jak ustawienie jajka Kolumba i rozcięcie gordyjskiego węzła i chyba tylko końskie okulary, w których od lat wielu chadza po bożym świecie zapatrzona w papierki kolejowa biurokracja nie pozwoliły autorom okólnika dojrzeć tego, najwłaściwszego załatwienia sprawy.

Jest to zresztą jedyny skuteczny sposób, aby cel zamierzony rzeczywiście osiągnąć. Okólnik, nawet obwieszczony za pokwitowaniem, nie wiele tu pomoże. Łatwo jest pisać w okólniku o „przednich ścianach" i „przednich krawędziach" (licząc w kierunku jazdy), przy pomocy jakich jednakże instrumentów i celowników maszynista ma utrafić w idealną, z matematyczną ścisłością określoną a niczym wyraźnym w terenie nie zaznaczoną linię, zwłaszcza przy obecnych, — wyśrubowanych do granic ostateczności szybkościach oraz przy półminutowym np. zatrzymaniu na przystanku?

Jedno z dwojga: albo maszynista będzie powoli i ostrożnie celował przednim wagonem w przednią krawędź i opóźni pociąg, albo też będzie jechał według rozkładu a w nakazany punkt trafi raz na 3 tygodnie, gdy szczęśliwy przypadek tak właśnie zrządzi!

Ale i sam wskaźnik nie wystarczy; trzeba aby był widoczny a więc aby w porze nocnej był oświetlony. I znowu autorzy okólnika zapomnieli, że nie wystarczy wydawać rozkazy, lecz trzeba ponadto stworzyć takie warunki aby rozkaz mógł być wykonany.

Na cóż bowiem zda się okólnik i co pomoże nawet i wskaźnik, o ile jest na miejscu, jeśli na licznych stacjach w obrębie środkowych i wschodnich okręgów dyrekcyjnych nie ma wogóle żadnego oświetlenia? Jedynie dla przykładu, i ograniczając się wyłącznie do terenu DOKP Warszawa, której okólnik posłużył nam za temat do uwag niniejszych wskażemy na takie stacje, jak np. **Turzynów i Włodawa** na szlaku Kutno — Poznań, **Gołodczyzna** na szlaku Warszawa — Iłowo, **Mienia i Barcząca** na szlaku Warszawa — Brześć i wiele, wiele innych.

Nie wiemy co stanęło ongiś i stoi dotąd na przeszkodzie zaprowadzeniu na tych stacjach oświetlenia: czy są to owe nieśmiertelne „względy oszczędnościowe", czy poprostu stare azjatyckie przyzwyczajenia, czy może inne jakieś, nieznane „względy wyższe", dość, że w nocy nie wiadomo w ogóle gdzie znajduje się awansowany do godności „budynku stacyjnego" stary wagon bez kół, a cóż dopiero mówić o przedniej krawędzi peronu (w kierunku jazdy)! Dygnitarz pełniący na takiej stacji funkcje naczelnika, dyżurnego ruchu, kasjera biletowego i bagażowego, portiera i t. d. równocześnie — sprzedaje do ostatniej chwili bilety, odbiera bagaż i bodaj czy sam nie taszczy go w kierunku wspomnianej tylokrotnie „przedniej krawędzi". Może zjawić się zatym na peronie ze swą latareczką, jedynym widomym znakiem położenia stacji i peronu, dopiero w ostatniej chwili. Co gorzej, w pobliżu takiej stacji znajduje się zazwyczaj jakiś przejazd drogowy obsługiwany przez innego pracownika dzierżącego taką samą latareczkę... I szukaj tu, człowieku, jadący z szybkością 70 czy 80 a często i więcej kilometrów na godzinę, „przedniej krawędzi", a choćby i wskaźnika, który przecież własnego światła nie posiada!

Cierpi na tym interes służby, albowiem maszyniście nie zawsze udaje się trafić jak należy pod pocztę i bagaż, co znowu powoduje przedłużenie postoju, pasażerowie narzekają i słusznie, jeśli pociąg nie trafi pod peron — słowem — szwankuje bez winy pracowników a z winy władz kolejowych sprawność transportu.

Opisane warunki, to rzecz powszednia na licznych stacjach w dyrekcjach warszawskiej, wileńskiej, radomskiej. Nie raz już występowaliśmy wobec władz kolejowych z żądaniem wprowadzenia na takich stacjach oświetlenia. Nic to, jak widać, nie pomaga, bo przecież okólnikiem stacji oświetlić nie podobna!

Nie ma w tym względzie żadnych trudności i nie zachodzi potrzeba wydawania takich okólników np. w Dyrekcji poznańskiej, gdzie perony na każdej stacji są należycie i przyzwoicie oświetlone. Za słupkiem granicznym od strony dyrekcji warszawskiej kończy się Europa a zamiast oświetlenia maszyniści muszą się zadowolić okólnikiem z pokwitowaniem.

Otóż żadne paragrafy, żadne instrukcje i żadne okólniki nie pomogą, dopóki istnieć będzie nadal niewspółmierność pomiędzy wymaganiami a stanem urządzeń kolejowych. Zachodnio - europejska szybkość pociągów, kulturalne wymogi dla wygody pasażerów a równocześnie wschodnio - azjatyckie zaniedbanie stacji i przystanków, brak najprymitywniejszych nawet urządzeń, takich jak światło na stacjach.

Zamiast tedy marnować czas, energię i pieniądze na okólniki, należy ustawić wszędzie, gdzie zachodzi potrzeba, wskaźniki Nr. 5 i oświetlić je należycie w porze nocnej. Ręczymy, że wówczas maszyniści także i bez okólnika zatrzymywać się będą gładko, równo i punktualnie przy właściwej krawędzi.

AUREOLA

Spotykam się z kolejarzami codziennie a widuję ich najczęściej bez nakrycia głowy. Od pewnego czasu zauważyłem, że głowy ich otoczone są piękną, zielo-żółtą aureolą. Niezwykła ta ozdoba czy też odznaka okala włosy i czoło pracowników P. K. P. pasem szerokości kilku centymetrów i jest, jak widać dość trwała skoro nie daje się usunąć przy pomocy zwykłego mydła. U innych obywateli Rzeczypospolitej, jak dotąd, nie zauważyłem takiej ozdoby.

Zaintrygowany tym dziwnym, bądź co bądź, zjawiskiem postanowiłem zbadać jego przyczyny. Okazało się wbrew moim przewidywaniom, że aureola ta nie promieniuje bynajmniej z wnętrza głów pracowniczych ani też nie jest objawem sił nadprzyrodzonych i nie oznacza przynależności do żadnej kasty indyjskiej, lecz pochodzi po prostu z czapek mundurowych „fasowanych" przez kolejarzy z magazynów ich pracodawcy do codziennego służbowego i pozasłużbowego użytku. Czapki te mają tę ciekawą właściwość, iż pozostawiają na czole i włosach swego użytkowcy, zwłaszcza jeżeli się nieco tylko spoci, ów zielonożółty, trudny do usunięcia a wobec tego trwały i widomy znak przynależności do wielce szanownego grona pracowników największego i najważniejszego przedsiębiorstwa państwowego w Polsce.

Wielki jest z tego i wszechstronny pożytek: władze kolejowe mogą w każdej chwili odróżnić swego poddanego od innych obywateli nawet na golasa i to nie uciekając się do przestrzałych sposobów np. do piętnowania. Ułatwia im to bez wątpienia kontrolę czy pracownik spełnia należycie obowiązki wynikające z postanowień § 19 ust. (5) rozp. R. M. z dn. 1.I.1934, Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 23, t. j. czy jego zachowanie się poza służbą odpowiada wymaganiom lojalności państwowej oraz zasadom uczciwości, zaś pracownicy mają możność wdzięcznego ufarbowania swoich włosów lub swojej łysiny za 25% ceny kosztów własnych P.K.P. i to w dodatku na raty i nie muszą w tym celu udawać się do drogich, jak wiadomo, zakładów fryzjerskich i kosmetycznych.

—:—

Nie od rzeczy byłoby jednak zbadać co to za świństwo wyłazi z kolejowych czapek i czepia się skóry i włosów pracowników i czy nie jest to jakaś substancja szkodliwa lub może i wręcz niebezpieczna dla zdrowia, np. trująca? Są takie trujące a za to tanie farby i bardzo możliwe, że właśnie taką farbą przesycone są wewnętrzne otoki kolejowych czapek. W razie choroby skórnej lub co gorzej, zakażenia z tego powodu, przedsiębiorstwo P.K.P. będzie niewątpliwie odpowiadać cywilnie za szkody i straty, a winni pracownicy, ci, którzy towar tego gatunku przyjęli od dostawcy i uznali za zdatny do użytku także i karnie za lekkomyślność wzgl. za niedbalstwo groźne dla zdrowia ludzkiego.

M. K. ogłasza w swoim Dzienniku Urzędowym sążniste przepisy o warunkach dostawy rozmaitych materiałów na użytek P.K.P. Wszystko tam jest przewidziane i opisane z dokładnością do milimetra i miligrama, nakazane są wszelkie możliwe próby mechaniczne, chemiczne i bakteriologiczne, na ściskanie, uderzenie, obciążenie i t. d. Zachodzi pytanie czy dla czapek kolejowych prób takich jeszcze nie przewidziano, czy też pp. odbiorcy przyjęli od dostawców niewątpliwą a parszywą tandetę wbrew „warunkom dostawy" i dlaczego to uczynili?

Mamy nadzieję, że M. K. zajmie się zbadaniem tej sprawy i da pracownikom kolejowym — najpierw stosowne wyjaśnienia, a po tym lepsze czapki.

J. M. Ż.

WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA ZELEKTRYZOWANYCH LINIACH PODWARSZAWSKICH

Drużyny parowozowe obsługujące pociągi kursujące na zelektryzowanych odcinkach podstołecznych zwracają tą drogą uwagę czynników miarodajnych na niekorzystne z pewnych względów warunki bezpieczeństwa ruchu.

I tak przede wszystkim nowe perony dworców podwarszawskich z szerokimi okapami zbudowane zostały między torami, wskutek czego linia torów wygina się odpowiednio przed peronem i poza nim. W tych warunkach budynek peronowy zasłania maszynistom pole widzenia i nie pozwala im dojrzeć z należytej odległości położenie semafora wyjazdowego. Okoliczność ta może stać się przyczyną poważnego nawet wypadku zwłaszcza jeżeli chodzi o pociągi, które nie zatrzymują się na danej stacji, a mijać ją muszą ze znaczną szybkością. Należałoby temu stanowczo zapobiec przez wprowadzenie takich urządzeń lub przez takie ustawienie semaforów wyjazdowych, aby były one widoczne z odległości umożliwiającej zatrzymanie pociągu w razie potrzeby przed semaforem.

Także i same urządzenia do trakcji elektrycznej utrudniają w znacznym stopniu należytą obserwację sygnałów. Długi szereg słupów podtrzymujących przewody a ustawionych w niewielkich odstępach w bezpośrednim sąsiedztwie torów, gęsta nad nimi sieć drutów zawieszonych w formie pułapu nad torami a umocowanych w krzyżujących się kierunkach — tworzy, zwłaszcza na niektórych odcinkach, gęstą zasłonę, która przeszkadza w obserwacji położenia wzgl. oświetlenia semaforów tam zwłaszcza (np. Grodzisk), gdzie semafory ustawione są w jednym szeregu ze słupami podtrzymującymi sieć.

Także i ta sprawa wymaga zbadania na miejscu i obmyślenia takich sposobów ustawienia semaforów, aby obserwacja sygnałów mogła się odbywać bez przeszkód.

„WĘZEŁ WARSZAWSKI"

Zarządzenie p. Dyrektora K. P. w Warszawie, zamieszczone w Dz. Zarz. Nr. 9 z r. 1937 poz. 97 precyzuje pojęcie „węzeł warszawski" z punktu widzenia techniczno-administracyjnego z uwzględnieniem zmian wywołanych przebudową stacyj Warszawa — Główna, W-wa Główna Towarowa i Warszawa-Wschodnia oraz zbudowaniem nowej stacji Warszawa-Zachodnia.

W myśl tego zarządzenia w obręb „węzła warszawskiego" wchodzą obecnie:

Stacje: Warszawa-Główna, W-wa-Zachodnia, W-wa Główna Towarowa, W-wa Wschodnia, W-wa Wileńska, W-wa Praga, W-wa Gdańska;

Stacje postojowe: Szczęśliwice i Grochów;

Posterunki zapowiadawcze: Włochy, Gołąbki, Wola, Wisła, Targó-

wek, Michałów, Olszynka, Ochota, Wiktoryn, Bema, Warszawa-Czyste, Warszawa Wileńska, Marki i Warszawa Wschodnia Rozrządowa;

Przystanki osobowe: Włochy, Gołąbki i Olszynka.

Wobec trwania w dalszym ciągu przebudowy „węzła warszawskiego" spis powyżej podany uzupełniany będzie w miarę postępu robót i oddawania do eksploatacji nowych stacyj, posterunków i przystanków osobowych.

BUDOWA NOWEJ LINII KOLEJOWEJ

Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe, które jest właścicielem linii węglowej Herby — Nowe — Gdynia przystąpiło w roku bieżącym do pracy nad budową przewidzianej w planie koncesyjnym linii kolejowej Siemkowice — Częstochowa. Budowa finansowana będzie z funduszów uzyskanych dzięki uruchomieniu t. zw. drugiej transzy pożyczki kolejowej francuskiej co nastąpiło w wyniku zeszłorocznych narad przedstawicieli obu rządów i ma ścisły związek z rezultatami podróży Marszałka Śmigłego-Rydza do Francji.

Linia ta, długości 48.5 klm. wychodzić będzie ze stacji Siemkowice na linii Herby — Karsznice przejdzie przez powiaty łódzki, radomszczański i częstochowski i osiągnie linię warszawsko - wiedeńską przy posterunku Wyczerpy pomiędzy st. Rudniki i st. Częstochowa. Przewidziano na tej linii następujące stacje: (oprócz Siemkowic, Wyczerp i Częstochowy) Pajęczno, Marzęcice, Brzeźnica i Cykarzew. Pod st. Brzeźnica linia przecinać będzie po moście rzekę Wartę.

Znaczenie tej linii będzie doniosłe, połączy ona bowiem magistralę Ząbkowice — Warszawa i jej odgałęzienia tudzież centralny okręg przemysłowy najbliższą drogą z linią węglową, która ze swej strony stanowi najkrótsze i najdogodniejsze połączenie z portem gdyńskim.

Obok budowy wspomnianej nowej linii, Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe prowadzić będzie ponad to roboty uzupełniające na istniejącej już magistrali Śląsk — Gdynia.

W związku z powyższą informacją zanotować wypada, iż w toku są prace nad zorganizowaniem odrębnego zarządu magistrali węglowej we własnym zakresie działania Towarzystwa. Niektórzy wyżsi urzędnicy kolejowi otrzymali już nawet stanowiska w nowym zarządzie. Dotąd nie wiadomo jednak czy linia będzie miała tylko odrębny zarząd, czy też także i własny tabor oraz własny personel służby wykonawczej. Sprawa wyjaśnioną zostanie zapewne niebawem, przy czym zauważyć należy, iż umowa koncesyjna gwarantuje personelowi P.K.P. przechodzącemu na służbę Towarzystwa, zachowanie wszelkich uprawnień nabytych oraz warunki pracy i wynagrodzenie nie gorsze niż w służbie kolei państwowych.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

JUBILEUSZ PRACY ORGANIZACYJNEJ

W ciągu 18-tu lat swego istnienia w Niepodległej Polsce wychowała sobie organizacja nasza długi szereg działaczy, którzy najlepsze swe siły poświęcili pracy dla dobra naszego zawodu i na pożytek członków Związku. Wielu z nich, ciesząc się niezmiennie pełnym zaufaniem kolegów piastuje mandaty do kierowniczych organów Związku od lat 10-ciu, a nawet i 15 bez przerwy, wnosząc dzięki temu do pracy związkowej cenny kapitał wieloletniej rutyny i wytrawnego doświadczenia organizacyjnego.

Do grona takich jubilatów pracy związkowej należą m. i. z pośród czł. Zarządu Głównego Związku kol. kol.: **Hernet, Kuczkowski, Lisiewicz, Sporny** i **Spyt,** z których każdy piastuje mandaty do naczelnych organów Związku dłużej niż 10 lat. Nazwiska tych kolegów znane są chlubnie ogółowi członków naszego Związku, szczególnie zaś cenione są ich osoby w gronie kolegów, należących do ich okręgów macierzystych, w których od długiego szeregu lat spełniają funkcje prezesów okręgowych, spiesząc członkom z radą i pomocą, i reprezentując ich interesy z powagą i godnością wobec władz kolejowych.

Lista funkcyj organizacyjnych, spełnianych przez tych kolegów oraz zasług, które położyli w pracy społecznej, jest bogata:

kol. **Hernet Antoni,** obecny wiceprezes Związku, piastuje ten mandat od kilku kadencyj, sprawując równocześnie od szeregu lat bez przerwy obowiązki prezesa Okręgu Toruńskiego; kol. **Kuczkowski Karol,** były sekretarz generalny Związku z okresu lat 1922—1925, kieruje od 12 lat okręgiem lwowskim, zdobywając sobie na tym stanowisku niespożyte zasługi i trwały pomnik swej zapobiegliwości w postaci domu związkowego we Lwowie; kol. **Lisiewicz Józef,** były długoletni prezes okręgu warszawskiego Z. Z. M., powołany w 1931 roku na stanowisko skarbnika Związku, pełni swe odpowiedzialne obowiązki w najtrudniejszych dla Związku okresach, otoczony powszechnym szacunkiem i pełnym zaufaniem ogółu członków; kol. **Sporny Maksymilian** znany jest jako członek Zarządu i długoletni prezes jednego z najlepiej zorganizowanych i najsprawniejszych okręgów, t. j. okręgu poznańskiego; kol. **Spyt Stanisław,** b. długoletni wiceprezes Związku i zasłużony w pracy związkowej prezes okręgu krakowskiego, pełni obecnie funkcje sekretarza generalnego Związku, poświęcając swoje talenty organizacyjne i swoje doświadczenie, zdobyte w długoletniej pracy społecznej i obywatelskiej, żmudnej pracy w Zarządzie Centralnym Z. Z. M.

Z okazji posiedzenia Zarządu Głównego w dniu 3.VII 1937 r. poświęcił prezes Związku, kol. **Siadak,** kilka serdecznych słów wspomnianym Kolegom, podnosząc ich zasługi i poświęcenie dla dobra naszego zawodu i wyrażając im w imieniu ogółu członków głęboką wdzięczność i całkowite uznanie za długoletnią i owocną działalność.

W imieniu Jubilatów odpowiedział kol. **Kuczkowski,** dziękując z wzruszeniem za pamięć i zapewniając o niezmiennej i niezachwianej wierności dla sztandarów związkowych, którym kol. kol. jubilaci służyć będą nadal, tak jak i dotąd z wiarą w pomyślny rozwój naszej organizacji i w powodzenie w walce o prawa, należne pracownikom parowozowym.

Redakcja „Maszynisty", przyłączając się do objawów uznania i wdzięczności, wyrażonych wspomnianym kolegom z okazji jubileuszu, składa im tą drogą najlepsze życzenia osobistej pomyślności i pełnego powodzenia w dalszej pracy społecznej.

ZJAZD PRZEDSTAWICIELI SEKCJI MASZYNISTÓW WAGONÓW MOTOR.

Dnia 21 września r. b. odbył się w Warszawie zwołany przez Prezydium Związku Zjazd przedstawicieli Sekcji Maszynistów Wagonów Motorowych. Wzięli w nim udział przewodniczący okręgowych Sekcyj Masz. Wag. Mot.: z Warszawy kol. **Olko,** z Krakowa kol. **Prząda,** z Wilna kol. **Tabero,** ze Lwowa kol. **Mrozek** i z Torunia kol. **Strugalski.** Z ramienia Prezydium Związku uczestniczyli w obradach Zjazdu: Prezes Zw. kol. **Siadak,** wiceprezes kol. **Pruszyński.** Sekretarz gen. kol. **Spyt** oraz doradca prawny p. dr **Żuniak.**

Obrady Zjazdu zagaił krótkim przemówieniem Prezes Zw. kol. **Siadak,** który streścił przebieg dotychczasowych prac nad organizacją Sekcji, podkreślając, że Zjazd obecny ma zakończyć ostatecznie budowę jej ram organizacyjnych przez dokonanie wyboru Prezesa Sekcji Centralnej.

Zebrani przyjęli porządek obrad, według propozycji Prezydium i zgodnie z tym porządkiem wysłuchali składanych kolejno sprawozdań przedstawicieli sekcyj okręgowych. Ze sprawozdań tych wynika, iż prace organizacyjne posuwają się pomyślnie i że nowa sekcja ma poważne widoki pomyślnego rozwoju.

Z kolei przystąpił Zjazd do wyboru Prezesa Centralnej Sekcji Maszynistów Wagonów Motorowych. Na stanowisko to powołano kol. **Mrozka Józefa** ze Lwowa, który z racji powierzonej mu w ten sposób funkcji organizacyjnej wejdzie w skład Zarządu Głównego Związku i kierować będzie dalszymi pracami organizacyjnymi Sekcji w porozumieniu z Prezydium Związku i przedstawicielami okręgów.

W toku dalszych obrad Zjazd omówił i ustalił szczegółowo zasadnicze postulaty sekcji w sprawach nomenklatury i zaszeregowania stanowisk w służbie wagonów motorowych, uporządkowania stosunków personalnych, uprawnień emerytalnych, go-

dzinowego i umundurowania, tudzież w sprawach technicznych oraz w sprawach potrzeb i postulatów lokalnych. Postulaty te omówimy na łamach „Maszynisty" w osobnym artykule.

TARNOWSKIE GÓRY

Jubileusz 25-lecia pracy kolejowej. W miesiącu lipcu r. b. obchodzili jubileusz 25-cio-lecia pracy kolejowej następujący koledzy, członkowie Koła Tarnowskie Góry: **Blacha** Jan, masz. I kl.; **Jaromin** Ludwik, masz. I kl.; **Kozubek** Robert, masz. II kl.; **Plachetka** Antoni, masz I kl.; **Piwowarow** Wiktor, masz. I Ikl.; **Spyrka** Paweł, masz. I kl.; **Starczyk** Karol, masz. II kl.; **Wodarczyk** Józef, masz. I kl.

Składając przy tej sposobności czcigodnym, zasłużonym i otoczonym powszechną sympatią Kolegom-Jubilatom najserdeczniejsze życzenia pomyślności w życiu prywatnym i w pracy zawodowej poczuwamy się do obowiązku przypomnieć, że do ich grona należał nieodżałowanej pamięci kol. **Janik**, który jednakże nie doczekawszy jubileuszu padł śmiercią maszynisty na posterunku służbowym dn. 19.III.1937 r. na st. Karsznice.

Z DZIAŁALNOŚCI PREZYDIUM ZWIĄZKU

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

25.6.37 — w DOKP Warszawa w sprawie postulatów maszynistów poc. elektrycznych — kol. kol. **Pruszyński, Dowalla** i inni.

28.6.37 — w DOKP Kraków w sprawie częściowej likwidacji parowozowni Jasło oraz w sprawie mianowania na stanowiska etatowe — kol. kol. **Spyt i Szymonek.**

30.6.37 — w DOKP Warszawa w sprawach osobistych kol. kol. **Szraja i Bogackiego** z W-wy — Głównej i **Kuczyńskiego** z Kutna — kol. kol. **Siadak i Gruszczyński.**

3.7.37 — w M. K. w sprawie godzinowego — kol. kol. **Siadak, Spyt, Hernet i Szymonek.**

5.7.37 — w M. K. w sprawie godzinowego — kol.kol. **Siadak, Hernet, Spyt, Gruszczyński, Jóźwicki i Królikowski.**

6.7.37 — w DOKP Warszawa w sprawie postultów masz. pociągów elektrycznych — kol. kol. **Spyt, Dowalla, Wiśniewski i Szymankiewicz.**

13.7.37 — w M. K. w sprawie godzinowego i przydzielania trzeciaków, na pociągi Kutno — Skarżysko oraz Warszawa — Iłowo — Białystok — Warszawa — kol.kol. **Siadak.**

16.7.1937 — w M. K. w sprawie postulatów maszynistów wagonów motorowych — kol. kol. **Pruszyński i Spyt.**

19.7.1937 — w M. K. — konferencja z p. **Nacz. Wydziału Uposażeń** w sprawach: gospodarki personalnej, awansów, etatów, starszeństwa oraz postulatów maszynistów wagonów motorowych i pociągów elektrycznych — oraz konf. z p. **Nacz. Wydz. Osobowego** w sprawach osob. kol. **Galewicza i Winiarskiego,** — kol. **Siadak, Pruszyński, Spyt i Szafranowicz.**

27.7.37 — w D. K. P. Warszawa w sprawach osobistych kol. kol. **Hofmana i Baradzieja** — kol. kol. **Siadak i Pruszyński.**

30.7.37 — w M. K. Depart. Mech. w sprawach premii za oszczędności węglowe — kol. kol. **Siadak i Spyt.**

2.8.37 — w M. K. w sprawie turnusu pracy w służbie przetokowej w Gdyni oraz w sprawie klasy przejazdu dla niektórych pom. masz. D. O. K. P. Radom — kol. kol. **Siadak, Pruszyński i Hernet.**

24.8.37 — w M. K. w sprawie godzinowego — kol. kol. **Siadak i Pruszyński.**

27.8.37 — w M. K. Dep. Mech. w sprawie premii węglowej — kol. kol. **Siadak i Pruszyński.**

3.9.37 — w M. K. w sprawie godzinowego, trzeciaków i braku personelu warsztatowego — kol. **Siadak i Spyt.**

13.9.37 — w M. K. w sprawie przepisów o porządku starszeństwa, etatów i awansów oraz uporządkowania sal noclegowych — kol. kol. **Siadak, Pruszyński i Lisiewicz.**

13.9.37 — w DOKP. Kraków w sprawach postulatów miejscowych— kol. **Spyt.**

20.9.37 — w M. K. Wydz. Elektr. w sprawie postulatów maszynistów pociągów elektrycznych — kol. kol. **Pruszyński, Dowalla, Wiśniowski.**

21.9.37 — w M. K. Dep. Mech. w sprawach godzinowego, premii węglowych i naprawy parowozów — kol. kol. **Siadak i Pruszyński.**

23.9.37 — w M. K. Dep. Mech. w sprawie godzinowego i premii węglowych — kol. kol. **Siadak, Pruszyński, Spyt i Lisiewicz.**

ZEBRANIA, ZJAZDY I KONFERENCJE

17.7.37. Zebranie Koła Tarnowskie Góry. Jubileusz 25-cio lecia pracy kol. 10-ciu kolegów — kol. **Siadak.**

18.7.37. Zjazd Okręgu Toruńskiego w Bydgoszczy — kol. **Pruszyński.**

20.7.37. Zebranie Koła Strzemieszyce i Ekspozytury Charsznica — kol. **Spyt.**

23.7.37. Posiedzenie Komisji Likwid. Spółdzielni Masz. w Katowicach — kol. **Siadak.**

27.7.37. Zebranie węzła warszawskiego — kol. **Spyt.**

11.8.37. Konferencja w Kutnie w sprawach organ. — kol. **Siadak i Lisiewicz.**

11.8.37. Zebranie węzła warszawskiego — kol. **Spyt i Pruszyński.**

12.8.37. Zebranie Koła Bydgoszcz — kol. **Siadak.**

19.8.37. Zebranie Koła Gdynia — kol. **Siadak.**

31.8.37. Sprawa dyscypl. kol. Szury w Krakowie — kol. **Spyt.**

10.9.37. Zebranie Koła Wołkowysk — kol. **Pruszyński i Spyt.**

12.9.37. Zebranie Koła Sosnowiec — kol. **Lisiewicz.**

17.9.37. Zebranie Koła Zdołbunów — kol. **Lisiewicz.**

21.9.37. Zjazd Sekcji Maszynistów Wagonów Motorowych w Warszawie — kol. kol. **Siadak, Pruszyński, Spyt i Dr. Zuniak.**

26.9.37. Zebranie Koła Katowice — jubileusz 25-lecia pracy kol. 7-miu kolegów — kol. **Siadak.**

27.9.37. Sprawa dyscypl. kol. Michaluka w Krakowie — kol. **Spyt.**

PODZIĘKOWANIA

Za szybkie i sprawne wypłacenie mi zapomogi pogrzebowej z powodu śmierci męża mego ś. p. Wojciecha Wojciechowskiego składam tą drogą Zarządowi Głównemu Z. Z. M. serdeczne podziękowanie.

Grodno w sierpniu 1937 r.

Julia Wojciechowska

Składam tą drogą serdeczne podziękowanie kol. masz. instr. Jaworskiemu Ignacemu za gorliwą i fachową obronę przed Komisją Dyscyplinarną zaś Prezesowi Okr. Z. Z. M. w Warszawie kol. Gruszczyńskiemu za przeprowadzenie skutecznych starań o przywrócenie mnie do służby parowozowej.

Skierniewice w sierpniu 1937 r.

Rejmer Leonard

Dziękuję niniejszym za opiekę i pomoc tudzież za oddanie ostatniej posługi ś. p. mężowi memu Feliksowi Olejarczykowi, Zarządowi Centralnemu Z. Z. M. w Warszawie, Zarządowi Koła Z. Z. M. w Lublinie a w szczególności zaś pp. Turowskiemu Wacławowi i Pilatowi Pawłowi za zajęcie się pogrzebem oraz wszystkim pp. Kolegom Zmarłego za udział w pogrzebie.

Lublin w sierpniu 1937 r.

H. Olejarczyk

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Czcigodnemu koledze, Stanisławowi Spytowi, Sekretarzowi Gen. Z. Z. M., który podjąwszy się obrony mojej przed Komisją Dyscy-

DOMAGAMY SIĘ UDZIELANIA AWANSÓW WEDŁUG PORZĄDKU STARSZEŃSTWA!

czynił się skutecznie dzięki swoim gorliwym i umiejętnym staraniom do oczyszczenia mnie z krzywdzących a niesłusznych i bezpodstawnych zarzutów.

Szura Roman.
Nowy Sącz, we wrześniu, 1937 r.

Wszystkim, który oddali ostatnią posługę naszemu Drogiemu ojcu ś. p. Włodzimierzowi Hnatykowi oraz okazali dużo serca i poświęcenia w ostatnich dniach Jego życia a w szczególności p. Dr. Tadeuszowi Osieckiemu i Kołu Miejscowemu Z. Z. M. w Zagórzu składają tą drogą najserdeczniejsze „Bóg zapłać"

Dzieci.
Nowy Zagórz we wrześniu 1937 r.

Za oddanie ostatniej posługi drogim nam Zwłokom ś. p. Męża i Ojca **Władysława Rożałowskiego,** emer. maszynisty parowozowni Rzeszów, składamy tą drogą serdeczne „Bóg zapłać" Kolegom i Przyjaciołom Zmarłego oraz Zarządowi Koła Z. Z. M. i orkiestrze kolejowej w Rzeszowie. Równocześnie dziękujemy Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Żona, dzieci i wnuki.
Rzeszów, we wrześniu 1937 r.

Za oddanie ostatniej posługi ś. p. żonie mojej Łucji składam serdeczne podziękowanie wszystkim kolegom i znajomym. W szczególności dziękuję kol. kol. Spornemu i Suchankemu, członkom Zarządu Kasy Pogrzebowej przy kole Z. Z. M. w Poznaniu za udzielenie mi porady i pomocy oraz za niezwłoczne wypłacenie zapomogi pośmiertnej.
Poznań w kwietniu 1937.

Józef Małecki

Składam niniejszym podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie pomocy prawnej w szczególności zaś p. Wacławowi Konarzewskiemu za gorliwą i skuteczną obronę przed Komisją Dyscyplinarną.
Sosnowiec, w sierpniu 1937 r.

A. Ziajski

Niniejszym składamy serdeczne podziękowanie Prezydium Z. Z. M. okazanie nam poparcia i pomocy z powodu śmierci męża i ojca naszego ś. p. **Stanisława Skrzecza,** zmarłego śmiercią tragiczną na posterunku służbowym w Warszawie dn. 22 maja 1937 r., tudzież za wzięcie udziału w pogrzebie i złożenie wieńca. Równocześnie składamy podziękowanie za oddanie ś. p. zmarłemu ostatniej posługi i złożenie wieńców Zarządowi koła miejscowego Z. Z. M. Łódź Kaliska, orkiestrze kolej. parowoz. Łódź-Kaliska, oraz wszystkim pp. Kolegom.
Łódź w lipcu 1937 r.

Al. Skrzecz i dzieci

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu za udzielenie mi pomocy prawnej zaś p. mec. Wacławowi Zaczyńskiemu z Warszawy za gorliwą i skuteczną obronę przed Sądem Okręgowym w Toruniu na sesji wyjazdowej w Włocławku oraz przed Sądem Apel. w Poznaniu dzięki czemu zostałem zupełnie uwolniony od odpowiedzialności.
Włocławek w sierpniu 1937 r.

Brzeziński Sylwester

Niniejszym składamy serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. mężowi i ojcu naszemu Junkerowi Franciszkowi pom. masz. parowozowni Toruń-Przedmieście a w szczególności: PP. Przedstawicielom władz z inż. Krzemienieckim na czele, Zarządom Kół Z. Z. M. Grudziądz, Bydgoszcz i Kutno za przysłanie delegacyj ze sztandarami. Zarządowi Koła Z. Z. M. w Toruniu, zwłaszcza zaś skarbnikowi tegoż koła p. Gręźlikowskiemu za zajęcie się sprowadzeniem zwłok z miejsca wypadku do Torunia i zajęcie się urządzeniem pogrzebu oraz wszystkim pp. Kolegom ś. p. Zmarłego za wzięcie udziału w pogrzebie.
Stawki koło/Torunia w lipcu 1937 r.

Helena Junkerowa
z dziećmi

Składam serdeczne podziękowanie Prezydium Z. Z. M., w szczególności zaś Prezesowi Zw., kol. Siadakowi i p. Dr. Zuniakowi, za udzielenie mi pomocy prawnej w sprawie sądowej.
Tczew, we wrześniu 1937 r.

Motulski Julian
masz. II kl.

DO SZANOWNYCH KOLEGÓW-MECHANIKÓW

12 lat temu, w r. 1925, angielski świat kolejowy obchodził uroczyście 10-lecie otwarcia pierwszej na świecie drogi żelaznej dla ruchu publicznego — kolei łączącej miasta Stockton i Darlington. Rocznicę tę uczczono całym szeregiem artykułów w gazetach i pismach technicznych i całym szeregiem wydawnictw osobnych w formie książkowej, między którymi poczesne miejsce zajmuje dzieło inż. E. Ahronsa, „The British Steam Railway Locomotive" — rzecz o parowozach angielskich kolei, gdzie na kilkuset stronach opisano kilkaset typów maszyn, od najdawniejszych do najnowszych (podówczas). Za lat niespełna 8, d. 15 czerwca 1945, będziemy i my święcili 100-letni jubileusz otwarcia ruchu na linii Warszawa—Grodzisk, pierwszym odcinku późniejszej dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej, zaczątku wszystkich obecnych Polskich Kolei Państwowych.

Na ten termin, albo i wcześniej jeszcze, chciałbym móc mieć wykończoną pracę, którą obecnie przygotowuję: „Parowozy Polskich Kolei, w przeszłości i obecnie", gdzie chciałbym zgromadzić jak najwięcej wiadomości o wszystkich maszynach z jakimi, my i nasi poprzednicy, mieliśmy do czynienia, o ile można, na całym terenie obecnej Rzeczypospolitej; mam tedy przed sobą zadanie zebrania informacji o parowozach dróg żelaznych dawnej Kongresówki i Kresów, dawnej Galicji i Poznańskiego, i G. Śląska. Materiał do tego potrzebny zgromadziłem był w znacznej mierze jeszcze przed wielką wojną (o ile to dotyczyło tamtych, przedwojennych czasów); niestety wszystko to zginęło bezpowrotnie w Rosji, w Petersburgu. Obecnie zatem gromadzę go na nowo; wiele źródeł jednak, z których dawniej mogłem był korzystać, odpadło, a z pamięci nie wszystko da się odtworzyć; myślę jednak, że ci, którzy z tymi maszynami mieli do czynienia, niejedno mogliby o nich opowiedzieć.

Zwracam się zatem z gorącą prośbą do Szanownych Kolegów, tych mianowicie, którzy jeszcze przedwojenne czasy pamiętają, aby mi w tym dopomogli. Za zgodą Szanownej Redakcji „Maszynisty" pozwolę sobie od czasu do czasu zadać konkretne pytania Czytelnikom, dotyczące tych lub owych maszyn, takiej to a takiej dawniejszej kolei, i mam nadzieję, że tą drogą uzyskam niejedną wiadomość, której bym na próżno w książkach czy aktach poszukiwał. (Tą drogą i Anglik Ahrons zbierał nieraz swe informacje). U niejednego z Kolegów może zachowały się książeczki służbowe, instrukcje etc. z owych czasów, gdzie są wymienione dane, dotyczące ówczesnych lokomotyw. Zwracam się i do młodszych Kolegów, bo choć oni czasów dawnych pamiętać nie mogą, ale mogliby trafem okazać się w posiadaniu wiadomości o tym, gdzie to lub owo znaleźć by można, albo może znają takich, którzy by informacjami służyć mogli, ale do których prośba moja bez ich pośrednictwa nie doszłaby.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

Zygmunt Konopczyński,
inż. mech.
ex-maszynista dr. żel. Jekaterynieńskiej i Południowo-Zachodnich.

15. IX. 1937.

Warszawa, Moniuszki 7 m. 11.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński
Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15